

# 公開実用 昭和 58—111675

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 実用新案出願公開

⑪ 公開実用新案公報 (U)

昭58—111675

Int. Cl.<sup>3</sup>  
B 62 D 27/06  
27/04  
33/06

識別記号

庁内整理番号  
8108—3D  
8108—3D  
6473—3D

⑬ 公開 昭和58年(1983)7月29日

審査請求 有

(全 頁)

⑭ 貨物トラック

⑯ 考案者 平山健治

福山市手城町766

⑰ 実願 昭57—9518

⑱ 出願人 株式会社平田鋅金塗装工場

⑲ 出願 昭57(1982)1月26日

福山市手城町1395の1

⑳ 考案者 大黒志人

㉑ 代理人 弁理士 伴熊弘裕

福山市大門町3—143

## 明 細 書

### 1 考案の名称 貨物トラック

### 2 実用新案登録請求の範囲

- (1) キャブオーバータイプの貨物トラックに於いて、シャシと運転室との間に揺動自在の状態となして加圧ガス封入シリンダーを設けしめたことを特徴とする貨物トラック。
- (2) シリンダーの加圧ガスは窒素ガスであつて且該ガス圧は  $16 \text{ kg/cm}^2 \sim 30 \text{ kg/cm}^2$  であることを特徴とした実用新案登録請求の範囲第1項記載の貨物トラック。

弁  
理  
局  
印

### 3 考案の詳細な説明

現在の貨物トラックの大半はエンジン上部へ運転室があるキャブオーバータイプであり、その運転室は作業の始業時や終了時に於ける点検のさい、またエンジン故障や足回り修理時などのさいに起伏動作させる必要がある。

ところで、該運転室は鋼板で作成されているために重量が大であるのであり、従つて人の力のみでは到底起伏できないのであり、こ

れがため専らスプリングなどによりフロートする構造となしている。しかしながら、当初は効果良くバランスして効いていたスプリングが長期間の使用では順次弾力力が衰損するのであり、一方運転室には汚泥が付着したり、運転室上部へは長期運行に必要な備品を積み込んだりすることから該運転室の持上げは次第に厄介なものとなるのであり、また引下時時には或る一定角度からはバランスが崩れて急激に落下したりすることがあつて危険となるのである。

本考案は如上の問題点を解決せんとするものであつて、以下本考案実施の一例を図面にもとづいて説明する。

第 1 図は従来構成を示すものであつて 1 は貨物トラックの運転室、2 はシャシであつて、前記運転室 1 はシャシ 2 の前部に固定した止め金 3 を支点として起伏するのであり、従来はシャシ 2 と運転室底板 S との間にはコイルスプリング 4 が介在させてある。なお、5 は

通常の使用時に運転室1をシャシ2の荷台側に固定させておくためのロック手段である。

以上の構成に於いて本考案では第2図に示す如く上記コイルスプリング4と荷台側に向う中間のシャシ2に対し、ガス加圧封入シリンダー7を支持ブラケット8を介し揺動自在に止着させるのであり、且つ該シリンダー7のピストンロッド先端Pは運転室1の底板Sに固定した止め金9に対し、レバー杆10を介し揺動自在に自由止着させてなる。こゝにシリンダー7内には窒素ガスを加圧封入させてなり、該ガス圧は凡そ25 kg/cm<sup>2</sup>程度になされてある。

第3図は運転室1を起伏させるさいの動作図を示しており、ロック手段5の係合が外れるとコイルスプリング4の弾力作用で運転席1は少し浮上させられるようになるのであり、このとき従来では手を添えて運転室1の重心Gが止め金3を通る垂直線Hを越す位置まで押し上げるようになるのであるが、本考案に

於ける該作業は運転室 1 のロック手段 5 が外れると前記シリンダー 7 のピストンロッドが内部封入ガス圧で斜め上方に押し出され、このとき上方に向う分力で自動的に上方に向つて持上げられるのであり、シリンダー 7 は (1) (2) の如く回動して前記作用を円滑に行わしめるのである。

次に、エンジンなどの点検が終了して運転室 1 を元の位置に戻すには実線位置の運転室 1 を、その重心 G が垂線 H を少し越えるように運転室 1 に手を掛けて引き戻すようになるのであるが、該作業は運転室 1 の重量が比較的に大であることから運転室 1 の荷台側に向う端縁部を下向きに少し引下げることにより容易に行うことができる。ところで、従来の該作業は重心 G が垂線 H を過ぎた時点で、スプリング 4 の弾発力が多少でも弱つていると運転室 1 の重量がもろに掛ることから極めて危険なものであつたが、本考案ではシリンダー 7 のピストンロッドが逆にガス

圧に抗して支持させてあるので緩徐に降下して非常に安全なものとなるのである。

本考案に於いてガス加圧封入シリンダーのガス圧は凡そ  $15 \text{ kg/cm}^2 \sim 30 \text{ kg/cm}^2$  の範囲で設計され、通常は  $25 \text{ kg/cm}^2$  程度となして使用される。

本考案は以上の如く運転室の起伏操作を極めて容易に行うことのできるものであつて、作業能率の向上に寄与すること極めて大なるものである。

#### 4 図面の簡単な説明

第1図は従来構成を示す貨物トラックの一部破断側面図、第2図は本考案により改良された運転室箇所の一部破断側面図、第3図は動作説明図である。

- |                |                   |
|----------------|-------------------|
| 1 ... 運転室      | 2 ... シヤシ         |
| 4 ... コイルスプリング | 7 ... ガス加圧封入シリンダー |
| 10 ... レバー杆    |                   |

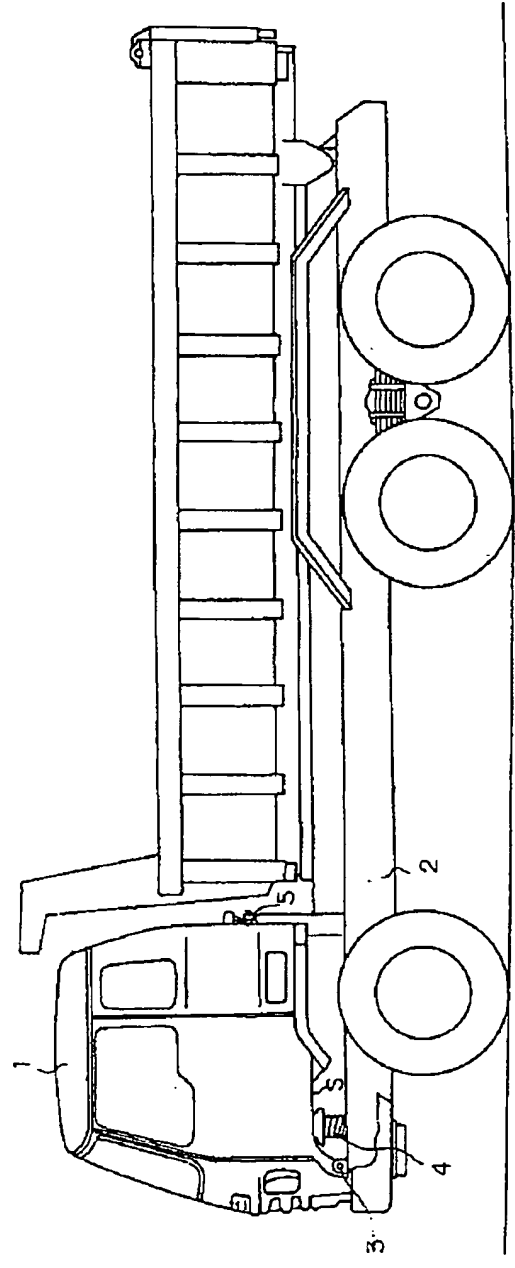
実用新案登録出願人 株式会社 平田鋳金塗装工場

代理人 弁理士 梓 熊 弘 千 裕

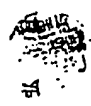
( 5 )

718

第 1 図



実用新案登録出願人 株式会社 平田建設機械工場

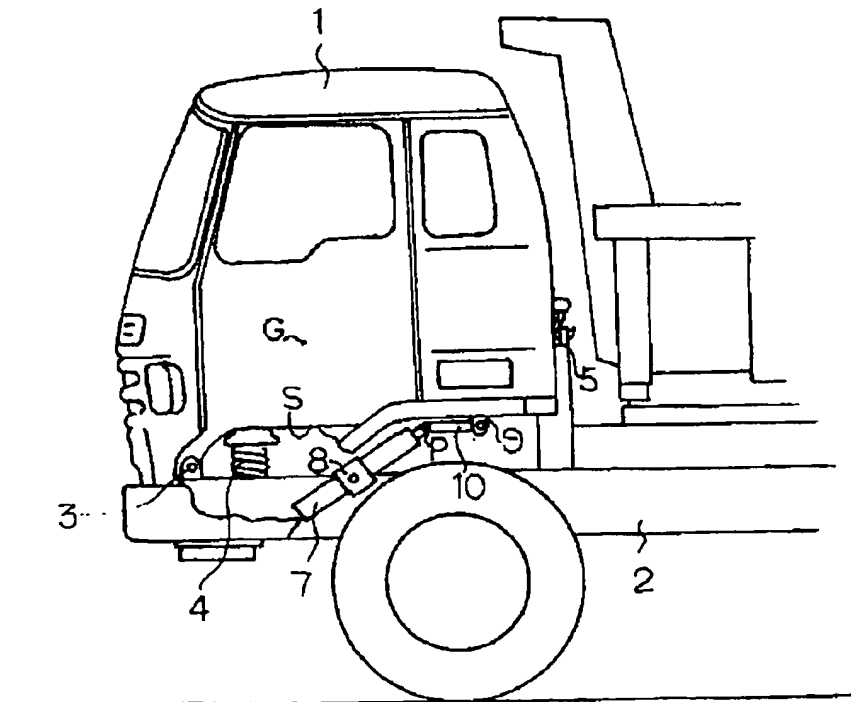


代理人 伊藤士 作 順 弘

713

実開58-111675

第 2 図

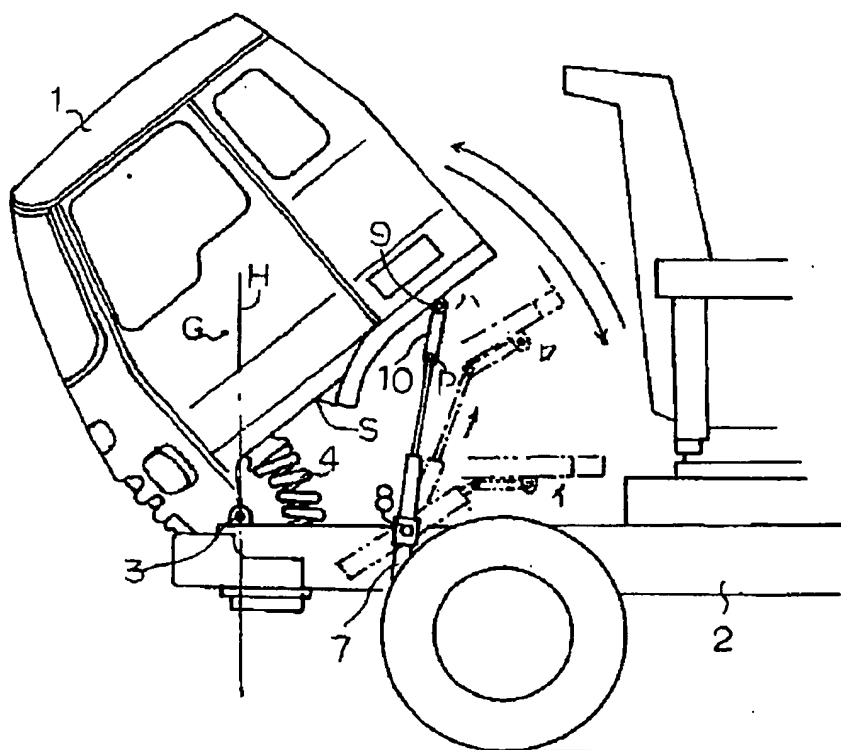


720

実開58-111675



第 3 図



721

FIGS. 111675

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**